

At. Graziosi
11

OSSERVAZIONI

SEL

PROGETTO DI ACQUISTO

DELLA

STRADA FERRATA DA LUCCA A PISA

Proposto dal Direttore della Strada Ferrata Leopolda con i suoi Rapporti
del 28 settembre 1854 e 18 ottobre 1855.

FIRENZE,

TIPOGRAFIA BARBÈRA, BIANCHI E C.

Via Faenza, Numero 4768.

—
1855.

OSSERVAZIONI
SUL
PROGETTO DI ACQUISTO
DELLA
STRADA FERRATA DA LUCCA A PISA

Proposto dal Direttore della Strada Ferrata Leopolda con i suoi Rapporti
del 28 settembre 1854 e 18 ottobre 1855.

FIRENZE.
TIPOGRAFIA BARBÈRA, BIANCHI E C.

Via Faenza, Numero 4765.

—
1855.

E opinione giustificata dalla esperienza che le Assemblée generali delle Società anonime, altro non sieno che una pura formalità; una scena di apparato, ove la discussione degli affari da trattarsi, gli argomenti favorevoli, e contrarii inutilmente sviluppati non arrechino frutto di sorta, imperocchè le ragioni, le proposte, le opposizioni, debbano sempre naufragare contro i partiti presi, i concetti prestabiliti, i taciti accordi.

Al solo oggetto di riparare per quanto è possibile un tale inconveniente, e far sì che l'Adunanza degli Azionisti della Strada-ferrata Leopolda convocata per il 7 novembre prossimo, conduca ad una seria e ponderata discussione dei nostri interessi, e che gli Azionisti tutti ivi chiamati possano con piena cognizione di causa esprimere la loro volontà, ed emettere il loro voto, ho creduto non affatto inutile pubblicare per le stampe le presenti osservazioni.

Infimo tra gli Azionisti, non è il solo interesse particolare che mi guida a tal passo, non sono personali influenze: l'amore del vero, il desiderio dell'utile sociale, un intimo convincimento dell'animo mio me lo hanno consigliato.

L'egregio Direttore degli Affari Sociali nel suo Rapporto del 28 settembre 1854, parlando del progetto di acquisto, così si esprimeva: (ivi pag. 35) « Per giudicare questo » progetto nello spirito col quale viene presentato, cioè non » come assolutamente vantaggioso alla nostra intrapresa » ma come male minore da preferire a quello più grave » del progetto di contribuire alle spese della congiunzione » in Pisa, conviene esaminarlo al paragone di quest'ultimo. »

Ed io seguendolo docilmente su questo terreno, sotto il medesimo punto di vista prendo ad esaminare la questione.

Incomincio dal premettere che a seconda del mentovato Rapporto: (pag. 31) « Il Real Governo nella decisa volontà » di conseguire una non interrotta Strada di ferro fra Pisa » e Livorno preferiva, per le ragioni di pubblico interesse ivi esposte, la congiunzione in Pisa delle Strade » Leopolda e Lucchese a spese delle due Società concessionarie di dette strade alla nuova concessione di una » seconda linea stata dimandata dai pressì di Pisa a Livorno. »

Questa preferenza governativa, determinata unicamente da ragioni di pubblico interesse, dimostra ad evidenza che fatta in qualsiasi modo la congiunzione viene eliminato per noi il pericolo del prolungamento della linea Lucchese fino a Livorno.

Ma v'ha di più. Quand'anche il Real Governo per av-

ventura mutasse consiglio, e volesse accordare ad altra Società il tronco dai pressi di Pisa a Livorno, i Capitoli di concessione ci darebbero il diritto di opporci validamente a questo progetto.

Allorchè il Real Governo si è obbligato a non concedere linea parallela alla nostra, è indubitato che questa parola *parallela*, non può nè deve intendersi nel senso geometrico, ma nel senso economico di linea rivale; e linea rivale innegabilmente sarebbe una linea che movendo da Firenze conducesse a Livorno per Prato, Pistoia, Pescia e Lucca. Nè credo dovere spendere a questo proposito molte parole, in quanto che lo stesso Direttore degli Affari Sociali abbia nel suo citato Rapporto, espressamente riconosciuta una tale verità.

Prendiamo ora in considerazione qual sarebbe il costo della linea di congiunzione, e quali sarebbero le conseguenze della medesima temute dal Consiglio Dirigente.

Asserisce il Direttore che secondo una sommaria perizia dell'ingegnere signor Giuseppe Laschi, la spesa totale della linea da eseguirsi ascenderebbe circa ad un milione di lire. La Società della Leopolda concorrendovi con quella della Lucchese per metà, non avrebbe che a sopportare un onere di lire cinquecentomila. Ma effettuati i lavori, l'incasso in ragione di tariffe proporzionate alla spesa, e non alla distanza, ci darebbe l'equo compenso dei nostri disborsi. D'altronde, se avesse effetto l'acquisto che ci viene progettato, siccome la congiunzione è voluta dal Real Governo, e bisognerebbe eseguirla, accadrebbe che, in virtù appunto della compra da noi fatta, saremmo obbligati ad effettuare noi soli per intero la linea, vale a dire spendere un milione anzi che cinquecentomila lire.

In quanto poi all' argomento tanto invocato, al fantasma tanto temuto, della concorrenza da Pisa a Firenze, di quella concorrenza il di cui pericolo può dirsi che costituisca la principale, se non l' unica ragione del progetto che ci viene presentato, il Rapporto del 28 settembre così si esprime : pag. 35) « Nelle sue relazioni generali coll' avvenire della » nostra intrapresa, la sempre dannosa ma pure inevitabile congiunzione in Pisa, diminuirà necessariamente il » nostro introito, creando una concorrenza al movimento » fra Firenze e questa città ; per la quale concorrenza diverrà questo non solamente minore dell' attuale ma ancora meno produttivo per la necessità in cui saremo di » lottare colla medesima per mezzo di tariffe inferiori alle » presenti già tanto più basse di quelle di quasi tutte le » Strade ferrate di Europa. »

A me pare prima di tutto che il nostro movimento da Pisa a Firenze e viceversa, non diverrà giammai minore dell' attuale in forza della concorrenza, poichè le Strade rivali quando pur siano compiute non ci potranno opporre che un tratto più lungo di cammino, e quindi una maggior perdita di tempo, ed un maggior dispendio.

Si parla di lotta di tariffe ; ma questo timore non regge all' esame, ed una semplice osservazione vale a dimostrarne la insussistenza.

Le tariffe debbono essere approvate dal Real Governo: ora il Real Governo che ha garantito agli Azionisti della Strada da Lucca a Pistoia una rendita non minore del 4 per cento, non potrà mai permettere nè permetterebbe mai una guerra siffatta, che avrebbe per necessario risultato di aggravare oltre modo le conseguenze della sua garanzia. D' altra parte questo timore suscitato forse dall' esempio

di quanto accade talvolta in Inghilterra o in America, mi sembra senza fondamento in Toscana ove mancano i capitali, l'ardire, e nelle condizioni in cui siamo mancherebbe certo il tornaconto per così arrischiati tentativi.

Ma ove per sovrabbondare si dovesse tener conto di un possibile contrario, giova considerare in qual proporzione sopra i nostri introiti questa eventualità ci potrebbe ferire.

La Stazione di Pisa (vedi Rapporto, pag. 18) ha contribuito nell'annata sociale 1853-54 per lire 16, 19, in ogni lire 100 d'incasso. Da questa cifra conviene pur togliere quella prodotta dal movimento da Pisa a Livorno; per esser discreti, determiniamolo in un quarto circa: resterebbero allora lire 12, 19, e sopra questa sola frazione del nostro introito verrebbe a pesare la concorrenza che ridotta a questo limite non mi sembra giustificare serie apprensioni.

Non basta. A quanto ho detto fin qui aggiungo che il progetto a noi presentato non consegue nemmeno lo scopo che dice di avere in mira. Comprando noi la Strada-ferrata da Lucca a Pisa, si sopprime forse la concorrenza? niente affatto: non si fa che spostarla; poichè appena possessori della linea fino a Lucca, quella concorrenza che tanto si paventa, noi la ritroviamo inevitabilmente da questa città a Firenze.

Riassumendo il già detto, concludo:

La concorrenza sino a Livorno impossibile, per preferenza governativa, o per diritto legale.

Il costo della linea di congiunzione compensato da tariffe proporzionate, e nel caso dell'acquisto duplicato anzichè evitato.

La concorrenza da Pisa a Firenze tutta a nostro vantaggio per maggior brevità ed economia.

La lotta delle tariffe, esclusa dall'interesse del Governo garante e dalle condizioni del paese.

Finalmente, in ogni ipotesi, spostamento e non già eliminazione di concorrenza.

Resta ora a valutare le conseguenze dell'acquisto in genere, e quelle che per noi ne emergerebbero nella specialità delle condizioni proposteci dal Consiglio.

Siccome il comprare una Strada-ferrata ci conduce all'effetto di diventare Azionisti della medesima, reputo conveniente passare in rivista la condizione attuale di tutte le Strade-ferrate in Toscana.

« Ora incomincian le dolenti note. »

I proprietari della linea Maria Antonia beneficiarono di scudi centomila l'Orfanotrofio di Prato, onde ottenere una concessione i di cui risultati pratici e positivi sono stati di far loro impiegare a fondo perduto vistose somme all'4 e $\frac{1}{2}$ per cento in un paese ove il frutto normale è almeno il 4.

I miseri Azionisti della non ancor compiuta strada da Lucca a Pistoia, gemono su le loro primitive Azioni annientate sino a zero; piangono su quelle di priorità garantite del 4 per cento ridotte al 40 in lettera, e minacciati di decadenza, privi di fondi, sono alla ricerca di quattro milioni di lire per condurre a termine questa disgraziata intrapresa.

I possessori d' Azioni della Strada Centrale Toscana che nel marzo del 1848 si compiacevano nel leggere una dimostrazione della sicurezza che l'uso della loro strada produrrebbe un utile annuo molto superiore al 4 per cento, e che susseguentemente ottenevano dal Real Governo una garanzia del 3 per cento, poveri di dividendi ma ricchi di

titoli, possiedono Azioni di prima Serie, Azioni di priorità, Obbligazioni ipotecarie, Cartelle di rendita, ed in mezzo a tanta dovizia vedono le loro azioni senza compratori al 30 per cento, e non le vedono più segnate nei listini dei Banchieri di Vienna e di Francoforte.

Esiste un Comitato della Strada Centrale Italiana; dovendosi però questa considerare come allo stato di embrione anzichè di corpo costituito, poco havvi a dirne; se non che i tempi procedendo sfavorevoli, giustificano il non lieve discredito nel quale sono cadute le promesse d'Azione.

Gli Azionisti della Strada ferrata da Lucca a Pisa, incominciarono col navigare nell' Arcipelago dei debiti, e finirono col naufragio del fallimento.

Questi tristi ma non pertanto veri resultati, sono a senso mio la manifesta prova che le città di second' ordine, e le provincie, non sono sufficienti ad alimentare imprese di Strade ferrate, e che soltanto i grandi centri di movimento e d'industria possono dare giusto compenso ai capitali che vi concorrono.

Noi non si prospera ma si vive.

La Leopolda, checchè si dica, senza tema di qualsiasi concorrenza è e sarà sempre l'arteria toscana; la quasi totalità del movimento tra la capitale ed il porto sarà sempre a lei devoluta. Abbiamo attraversato buoni, mediocri, e tristi esercizj, la rendita media dell' ultimo quinquennio è stata di lire 44¹ circa. Le nostre Azioni dal 1851 al 1855

Bilancio del	1851,	Lire	39.	5.	10.
"	1852,	"	46.	13.	4.
"	1853,	"	46.	6.	8.
"	1854,	"	50.	40.	—
"	1855,	"	36.	10.	—

Lire 219. 5. 10.

hanno avuto il prezzo medio di 75 per cento: ed in questa luttuosa Annata sono discese a 68.

Abbiamo dovuto aumentare il conto di fondazione, siamo privi di un fondo di riserva.

Se questa non è una posizione brillante, non può dirsi al certo deplorabile; quindi il nostro stato può mantenersi mediocrementemente buono se, prudenti e cauti, non ci arrischiamo in pericolose avventure, dovendo piuttosto pensare a premunirci contro nuove disgrazie che sopravvenissero e che ci troverebbero privi di risorse disponibili per sopportarle.

Ciò premesso, possiam noi senza una indispensabile necessità fare un passo al disopra dei nostri mezzi e peggiorare le presenti condizioni nella remota speranza di vederle forse un giorno migliorate? Possiamo noi prudentemente, senza capitali da impiegare, lanciarcì in acquisti? E creando debiti ed emettendo promesse d'Azioni entrare in quello stadio delle passività che è generalmente il precursore della rovina?

E quando? in un momento nel quale per i lavori della Stazione delle mercanzie nel Porto di Livorno, siamo già in bisogno d'ingente somma.

Una simile condotta, anche astrazion fatta dalle conseguenze future, avrebbe logicamente, immediatamente l'effetto di deprezzare in modo sensibile il valore delle nostre azioni e di arrecare alla nostra Società un funesto discredito.

Ma concedendo per un momento che l'acquisto in genere della linea da Lucca a Pisa non sia reso inutile dalle sopra esposte considerazioni, e non abbia le disastrose conseguenze superiormente sviluppate, esaminiamo le condizioni che per tale acquisto ci vengono proposte.

Approfittarsi di tutte le favorevoli circostanze onde ottenere una merce qualunque al minor prezzo possibile è regola elementare, e che non ammette contraddizione.

Avverso come mi sono dichiarato all'acquisto, confesso però che dovendo, o volendo eseguirlo, mal potrebbe desiderarsi un complesso di circostanze più favorevoli, per compierlo a patti per noi vantaggiosi.

Abbiamo in fatti per condizioni generali, la guerra, la minacciante deficienza di raccolte, l'elevazione dello sconto nel primo mercato monetario della terra, l'epidemia che affligge tanta parte d'Europa, il ribasso dei fondi pubblici e dei valori industriali. Per condizioni speciali la diminuzione progressiva di passeggeri su quasi tutte le Strade toscane, lo stato di fallimento in cui trovasi la Società venditrice.

Quelle che ci propone il Consiglio sono l'espressione di tali circostanze, o ne sono la negazione?

La Strada-ferrata da Pisa a Lucca ha secondo il Rapporto del Direttore una rendita annua di lire 50,000, ed io accetto questa cifra come provata.

Osservo passando che il più volte citato Rapporto non fa menzione alcuna dello stato del piano stradale e del mobiliare di questa linea: a me viene assicurato che ambedue trovansi pessimamente ridotti: non posso, e quindi non voglio asserirlo; ma le tristissime economiche vicende nelle quali ha sempre versato questa intrapresa me lo farebbero credere. Comunque sia, mi giova richiamarvi l'attenzione degli Azionisti. Ed il Rapporto egualmente tace che la Stazione di Lucca appartiene per metà all'altra Società della Strada da Lucca a Pistoja; per cui noi acquirenti andremmo incontro ai gravi imbarazzi, alle incessanti noje.

alle probabili ed in ogni evento sventurate liti del condominio.

Le condizioni che il Consiglio ci propone sono le seguenti:

Pagare alla Società venditrice 1,200,000 lire in contanti e rilasciare 2000 promesse di Azioni, da divenire Azioni di prima Serie quando sia fatto il tronco da Pistoja a Bologna; per cui resulterebbe 1,200,000 lire contanti, 2,000,000 nominali. Valutando le nostre Azioni al prezzo medio del 70 per cento, pagheremmo la Strada 2,600,000 lire, avendo di fronte, come già ho avvertito, una rendita di lire 50,000.

I miei calcoli non si possono basare che sopra questa cifra, e non posso accettare quanto a questo proposito viene presagito dal Rapporto del 18 corrente, imperocchè tutto l'aumento che dalla prolungazione di altra linea potrebbe derivare è così vago e talmente remoto che non mi faccio abile nè ardito da apprezzarlo.

Dirò soltanto che rileggendo i lusinghieri programmi, i pomposi manifesti che dai promotori delle Strade-ferrate toscane si facevano all'indirizzo dei creduli Azionisti, vi trovo designate quelle stesse speranze che il Consiglio dirigente con soverchio ottimismo vagheggia, ma che non ho mai vedute realizzate; ed aggiungo, come nell'osservare i nostri venditori divisi nelle due categorie di Azionisti, e creditori, nemici dichiarati jeri, nel più perfetto accordo oggi, intendersi fraternamente onde stipulare con noi un contratto allo stesso tavolino, sono fortemente tentato di dubitare che una loro massima utilità, tutta a nostro danno, sia l'unica causa di così edificante riconciliazione.

Ritenute per tanto le cifre che qui sopra ho riportate noi paghiamo 2,600,000 lire una rendita di lire 50,000, il

che vuol dire impieghiamo all' 4 e $\frac{1}{12}$ circa per cento il nostro danaro.

Ora per vedere qual convenienza vi sia nel fondere e amalgamare le due imprese confrontiamo il prezzo di acquisto della Lucchese col valore della Leopolda.

Dall' esercizio della nostra linea abbiamo avuto negli ultimi cinque anni, in media, una rendita di 4,354,814 lire,¹ e nella proporzione di ciò che il Consiglio ci propone di pagarne una di lire 50,000, la nostra Strada-ferrata che superiore sotto ogni rapporto a tutte le altre del Gran Ducato è costata 34,000,000 e le di cui Azioni sono oggi al corso di 68, varrebbe 70,000,000 e 450,124 lire!

Facciamo lo stesso confronto da un altro punto di vista.

Il necessario aumento del conto di fondazione ci ha costretti ad emettere Azioni di seconda Serie garantite di un minimum di lire 50; queste nell' ultimo quinquennio hanno reso in media lire 52; il loro corso massimo è stato di 99, ora sono discese a 95.

Mentre dunque la nostra rendita certa, immancabile, e forse maggiore, vale presso noi 950, e nei tempi più favorevoli 990, ne acquisteremmo una incerta di ugual valore, cioè di lire 50 al prezzo di 2600; in una parola compreremmo per 2600 ciò che noi stessi vendiamo a 950.

Nè valga il dire che ora non paghiamo che 420, prezzo già gravoso, perchè il 440 dobbiamo pure un giorno pa-

¹ Utile del Bilancio al 30 Aprile 1851,	Lire 4,178,772.	4.	4.
»	» 4852,	»	4,425,222. 48. —
»	» 1853,	»	4,415,156. — —
»	» 1854,	»	4,573,677. 8. —
»	» 1855,	»	4,481,241. 42. 8.

Lire 6,774,070. — —

garlo; e nello stesso modo che il Consiglio intende di valutare i vantaggi futuri della sua proposta, a me piace valutarne gl' inconvenienti.

Dopo il ravvicinamento di cifre che ho fatto qui sopra parmi inutile combattere più a lungo una tale e tanta enormità di condizioni che un acquisto al pubblico incanto farebbe immediatamente sparire.

Se il Consiglio dirigente è convinto dei serj pericoli di una probabile concorrenza, se conforme agl' interessi sociali esso opina l' acquisto della linea lucchese, perchè non operarlo lasciando che essa cada alla subasta ?

Lo stato di fallimento in cui si trova la Società venditrice deve necessariamente, poco prima, poco dopo, condurre a questo risultato, e quando si presenti altra Società acquirente della linea in discorso, Società della quale non esiste per adesso pur l' ombra, sarà allora il tempo utile e l' opportunità di offrire dal canto nostro quel prezzo che l' interesse della Società nostra, la condizione dei tempi potranno consigliare.

E se come tutto induce a credere il pubblico incanto sarà la conseguenza inevitabile dello stato nel quale trovasi di presente la Società della linea lucchese, noi l' acquisteremo allora per un valore proporzionato alla rendita, vale a dire per un valore vero ed effettivo; e non per un valore esagerato da vani timori, o gonfiato da vane speranze. Questo modo di acquisto avrebbe inoltre il vantaggio di metterci al coperto da ogni molestia giudiziaria, da ogni disputa, in cui potrebbe con facilità estrema implicarci un contratto quale ci vien presentato, ed ove tanti interessi e così gravi si trovano impegnati.

Formulando pertanto in poche parole la questione sol-